13. Владимірова І.А. Особенности гражданско-правового регулирования оказания услуг адвокатом : дисс. ... канд. юрид. наук. Тверь, 2006. 202 с.

14. Карманов А.Ф. Соглашение об оказании юридической помощи как форма реализации конституционного права на получение квалифицированной юридической помощи : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. Москва, 2006. С. 17.

15. Токмаков И.С. Соглашение об оказании юридической помощи: теория и практика адвокатской деятельности : дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2013. 240 с.

16. Макаренко О.В. Цивільно-правове регулювання відносин, пов'язаних з наданням дієздатній особі допомоги у здійсненні її прав і виконання обов'язків : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2016. 20 с.

17. Третьякова В.П. Обязательства возмездного оказания юридических услуг : дисс. ... канд. юрид. наук. Томск, 2009. 218 с.

18. Правила адвокатської етики, затверджені Звітньо-виборним з'їздом адвокатів України від 09.06.2017. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0001891-17>.

19. Гражданское право / под ред. Ю.К. Толстого и А.П. Сергеева. Москва, 1998. 632 с.

20. Мельниченко Р.Г. Конституционное право на юридическую помощь : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2001. С. 17–20.

21. Богословець В.М. Договори про надання правових послуг : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2008. С. 5.

УДК 347.463

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2019.4-1.21>

МАМЧУР Л.В., ТКАЧ О.О.

НОВІТНІ РІЗНОВИДИ КОНОСАМЕНТУ В МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖУ

У статті досліджене поетапне удосконалення правового інституту коносаменту як типової юридичної форми правовідносин із міжнародних морських перевезень вантажів, що відбувалося в останні чверть століття в умовах появи і розвитку нових телекомунікаційних технологій і засобів обробки інформації. Стаття містить історичний огляд спроб спрощення загальноновизнаної системи видачі та використання коносаменту починаючи з 1990 р. Зміни виглядали як технології прискореного обміну даними для укладення традиційного коносаменту, а також як створення типових моделей обігу е-коносаменту у замкнених міжнародних системах. Зокрема, у статті проаналізовано специфіку функціонування найбільш поширеної сьогодні системи обігу е-коносаменту Болеро; наводяться порівняння цієї системи із пілотними проектами CargoDocs, e-titleTM та edoxOnline, описуються їх переваги та недоліки.

Виділяючи позитивні та негативні аспекти прообразів електронного коносаменту, автори наголошують на інертності системи міжнародного приватного морського права стосовно необхідних змін, а також домінуванні правового регулювання (шляхом укладання міжнародних договорів і прийняття національних законів) над історично детермінованим поступовим формуванням звичаїв ділового обороту у юридичному визнанні новітніх форм коносаменту в епоху діджиталізації.

Дослідники роблять висновок про сформованість передумов для запровадження надсучасної версії електронного коносаменту – смарт-коносаменту, що

© МАМЧУР Л.В. – кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри цивільного та кримінального права і процесу (Чорноморський національний університет імені Петра Могили)

© ТКАЧ О.О. – магістрант (Юридичний інститут ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана»)

використовує новітню цифрову технологію блокчейн, яка повністю незалежна від будь-якої юрисдикції, а отже, має глобальний характер. Серед переваг смарт-коносаменту названі критично малі швидкість, вартість, затрати часу, людського та матеріального ресурсу тощо.

Автори розцінюють використання смарт-коносаменту у міжнародних морських перевезеннях вантажів як невідворотний процес і наполягають на активізації законотворчих зусиль державних органів, портів, судновласників і логістичних компаній у глобальному масштабі задля створення єдиних правил обігу смарт-коносаменту.

Ключові слова: міжнародні морські перевезення вантажів, коносамент, електронний коносамент, Болеро, Типовий закон ЮНСІТРАЛ, блокчейн, смарт-коносамент.

The paper is concerned with the gradual improvement of the bill of lading as a typical legal form of legal relations for international maritime cargo transportation, which occurred in the last quarter of a century in the conditions of appearance and development of new telecommunication technologies and information processing facilities. The article provides a historical overview of attempts to simplify the generally recognized system of issuing and using bills of lading since 1990. The changes were seen as accelerated data exchange technologies for traditional bills of lading, as well as the creation of standard models for the circulation of e-bill of lading in closed international systems. It is analyzed the specifics of the functioning of Bolero system which is the most widespread e-bill of lading circulation system today; this system is compared with CargoDocs, e-titleTM and edoxOnline pilot projects. The article describes all general advantages and disadvantages of them.

By highlighting the positive and negative aspects of the electronic bill of lading prototypes, the authors emphasize the inertia of the international private maritime law system in regard to the necessary changes. Besides attention is drawn to the dominance of legal regulation (by international agreements and adoption of national laws) over the historically determined gradual formation of customary business practices in the legal recognition of the latest forms of bill of lading in the age of digitization.

Conclusions are drawn about the existence of prerequisites for the introduction of a state-of-the-art electronic bill of lading – smart bill of lading. Smart bill of lading is a result of the use of the latest digital blockchain technology. Such technology is completely independent of any jurisdiction hence it is global in scope.

Among the advantages of smart bill of lading is speed, low cost, low consumption of time, human and material resources and so on.

The authors consider the use of smart bill of lading in international maritime cargo transportation as an inevitable process. They insist on stepping up the legislative efforts of government agencies, ports, ship owners and logistics companies globally to create uniform rules for the circulation of smart bills of lading.

Key words: international maritime shipping, bill of lading, electronic bill of lading, Bolero, UNCITRAL Model Law, block chain, smart bill of lading.

Вступ. Історично морські шляхи людство проклало для освоєння територій і регіонального та трансконтинентального перевезення вантажів. Значні погодні та інші природні й експлуатаційні ризики, висока вартість спорядження морського судна, людський фактор в умовах тривалої ізоляції екіпажу у плаванні, потреби оптимізації строків вантажно-розвантажувальних і митних операцій у порту не йшли в жодне порівняння з аналогічними викликами для наземного транспорту, що зумовило появу особливого виду товарно-розпорядчого транспортного документа – коносаменту, який укладається за уніфікованою формою у документарному вигляді та посвідчує наявність зобов'язань між перевізником і відправником і замінює відповідний договір на перевезення вантажу морем у класичному вигляді.

У торговельному мореплаванні, що традиційно регламентувалося звичаями і практикою ділового обороту, норми є надзвичайно стабільними; проте починаючи з другої половини XX ст. ця сфера змушена була сприймати міжнародно-правові новачки ведення торгівлі [1, ст. 11, 13], що визнавали договором досягнення між контрагентами домовленості за його істотними умовами у листуванні, яке згодом перетворилося в електронне.

Сьогодні у морських перевезеннях реальною альтернативою паперовому коносаменту виступає електронний коносамент. Необхідність заміни е-коносаментом класичного варіанту зумовлена очевидною архаїчністю процедури оформлення та передачі останнього, що призводить до економічних втрат. Цифровізація вселенського масштабу, поглинаючи бізнес і публічне управління, демонструє очевидні переваги над нецифровими (традиційними) процедурами. Тому надання подібним сучасним технологіям легального статусу є надзвичайно бажаним, а у недалекий перспективі – невідворотним, і Україна як європейська морська державана може залишатися осторонь.

Використання е-коносаменту у сфері морських перевезень з 80-х рр. XX ст. регламентувалося низкою міжнародних договорів і на рівні національного законодавства окремих країн; є також держави, в яких е-коносамент використовується, але не має легального статусу. Доктринально можливості відтворення е-коносаментом функцій паперового досліджували М. Стерлі, С. Гірвін, Дж.-П. Родріг, К. Малюков, А. Голубчик, П. Катюха. Натомість в Україні питання е-коносаменту є недослідженим, а українські науковці (О. Кушко, Р. Шелудяков, А. Жаріков, А. Перепелиця) наполягають на простій заміні паперової форми класичного коносаменту на електронну.

Постановка завдання. Метою статті є систематизація правових засад використання новітніх варіацій е-коносаменту з урахуванням чинного міжнародного нормативного поля й особливостей сучасних цифрових технологій, що забезпечують їх обіг.

Результати дослідження. Питання оперативності та безпечності обміну документами між контрагентами завжди актуальне, оскільки пов'язане з рядом ризиків, передусім економічних. Фахівці стверджують, що зазвичай взаємодія між різними суб'єктами поставки здійснюється телефоном, факсом чи електронною поштою. Таких взаємодій може бути більше 200 у ході узгодження дій по одній угоді з близько 30 суб'єктами. Виконання необхідних дій розтягується у часі, що спричиняє затримку відвантаження, наслідком чого є зайві витрати. Так, близько 48% контейнерів перебувають у порти більш ніж за 12 годин до зазначеного розкладу, і їх скупчення збільшує час, а отже, і вартість очікування у портах. Вартість опрацювання й управління обігом міжнародних торгових документів можуть складати 20% транспортних витрат від вартості товарів за одне перевезення [2], а це приблизно 5–10% від вартості товарів, перевезених за рік. Крім цього, науковці зазначають, що матеріальний коносамент може бути підробленим і навіть втраченим, що покладає на перевізників відповідальність за таких обставин [3]. З метою мінімізації витрат і ризиків постали питання про визнання обігу е-коносаментів і правового врегулювання такого обігу.

Відповідно до Гамбурзьких правил 1978 р., коносаментом є документ, що підтверджує договір морського перевезення та отримання чи завантаження вантажу перевізником, у відповідності до якого перевізник зобов'язаний здати вантаж в обмін на пред'явлення такого документа [4]. У правилах Інкотермс визначені три важливі функції, які виконує коносамент: доказ поставки товару на борт судна; доказ укладення договору перевезення; засіб передавання прав на товар у дорозі іншій стороні шляхом передачі їй паперового документа [5]. Для того, щоб е-коносамент міг прийматися замість паперового, перелічені функції мають бути відтворені в електронному форматі.

Були спроби прирівняння електронних коносаментів до паперових. У версії Інкотермс 1990 р. почала допускатися заміна паперових документів електронними повідомленнями за умови, що сторони домовилися підтримувати зв'язок в електронній формі [5]. Згодом було прийнято: Правила Міжнародного морського комітету для електронних коносаментів (1990 р.), Типовий закон ЮНСІТРАЛ про електронну торгівлю (1996 р.), Типовий закон ЮНСІТРАЛ про електронні підписи (2001 р.), Конвенція ООН про використання електронних повідомлень у міжнародних договорах (2005 р.), Роттердамські правила (2008 р.), Типовий закон ЮНСІТРАЛ про електронні передавальні записи (2017 р.).

Правила Міжнародного морського комітету для електронних коносаментів (1990 р.) мають рекомендаційний характер, тобто діють лише у разі визнання їх положень державою. У них передбачається, що сторони погоджуються не заявляти заперечень проти того, що договір перевезення або супровідні документи не мають матеріальної форми. Тобто коносамент, що був виданий в електронній формі та за змістом відповідає нормам національного законодавства, автоматично прирівнюється до письмового (паперового), якщо сторонами погоджено використання Правил 1990 р. Хоча Правила не стали широко застосовуватися на практиці, їх норма «інформація, яка міститься в електронному документі, має таку саму силу, як і паперовий документ» заклала основу обігу е-коносаменту [6].

Типовий закон про електронну торгівлю 1996 р. теж має рекомендаційний характер, але застосовується ширше – у 71 країні. Правова природа Типового закону 1996 р. полягає в тому, що він розроблений Комісією ООН з прав міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ) як модельний нормативний акт, а держави використовують його як основу при розробленні власного законодавства; такі закони прийняті у деяких штатах Канади та США, Австралії, В'єтнамі, Мексиці, ОАЕ, ПАР, Сингапурі та інших державах [7].

Цей акт закріплює принципи права електронної торгівлі, а саме: недискримінації, технологічної нейтральності та функціональної еквівалентності. Принцип недискримінації гарантує те, що документ не буде позбавлений юридичної сили, дійсності чи позовної сили лише на підставі того, що він складений в електронній формі. Принцип технологічної нейтральності припускає прийняття положень, які є нейтральними щодо використовуваної технології. Це означає, що, враховуючи швидкі темпи технологічного прогресу, норми закону не прив'язані до конкретної технології, таким чином, розраховані на те, щоб дозволити використання майбутніх технологічних розробок без внесення додаткових змін. Принцип функціональної еквівалентності встановлює критерії, за якими електронні повідомлення можуть бути розглянуті як еквівалент повідомлень у паперовому вигляді. Так, ст. 17 Закону встановлює можливість передачі прав і обов'язків шляхом передачі електронних даних. Формат файлу не важливий, важлива можливість прочитати, продемонструвати та використовувати надалі його зміст. До файла може додаватися електронний індосамент, що підтверджує передачу прав на електронний документ [8].

Тому К.А. Малюков дійшов справедливого висновку, що з Правил випливає: електронний транспортний документ може виконувати всі функції документа на паперовому носії та прирівнюватися до нього за правовим статусом [9, с. 130].

Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 р., або Роттердамські правила, також включають положення щодо правового статусу е-коносаменту, але досі не чинна без достатньої кількості ратифікацій державами.

Всі названі нормативні акти зазначають, що обмін електронними даними (надсилання EDI-повідомлень (англ. Electronic Data Interchange)) можливий за умови, що сторони заздалегідь про це домовилися як безпосередньо між сторонами, так і шляхом залучення третьої особи-посередника (провайдера), що надає такі послуги.

За таким принципом працює Болеро – електронна система, яка формує е-коносамент шляхом отримання внесених даних сторін договору в електронний Регістр. Система Болеро включає в себе дві складові частини. Перша частина – це Звід правил (Bolero Rulebook), суть якого – приєднання користувачів системи до типової загальної угоди. Угода передбачає порядок використання коносаменту Болеро і реалізацію прав та обов'язків, що виникають внаслідок укладення такої угоди. Друга складова частина – Регістр прав (title registry). Це регістр у вигляді електронної системи, за допомогою якого здійснюється реєстрація прав на конкретні коносаменти [10].

У рамках системи Болеро всі дії з коносаментом фіксуються в Регістрі. Електронний коносамент видається тоді, коли перевізник направляє до Регістру електронне повідомлення, що містить електронний підпис. У повідомленні вказується перший «держатель» е-коносаменту. Така дія у правовому значенні є аналогічною видачі паперового коносаменту, отже, володіння е-коносаментом у системі Болеро є еквівалентом фактичного володіння паперовим коносаментом. Право на коносамент і, відповідно, на вантаж, представлений у ньому, може бути передано держателем коносаменту іншій особі шляхом надсилання ним електронного повідомлення до Регістру з вказанням нового держателя. Тобто відбувається скасування контрольних прав першого держателя (продавця), які передаються до наступного держателя (покупця). За таким самим алгоритмом будь-який держатель е-коносаменту, вказаний у Регістрі перевізником або попереднім держателем, може поставити вимогу видачі вантажу шляхом направлення електронного повідомлення, яке міститиме електронний підпис і вказівки перевізнику, у Регістр [11].

У звіті ЮНКТАД (UNCTAD) про електронну торгівлю відзначається, що коносамент Болеро має перевагу щодо паперових документів у плані швидкості використання і передачі, а також захисту інформації. Проте виникають складності, коли у процесі перевезення виникає необхідність взаємодії з третіми особами. Це передусім пов'язано з пред'явленням коносаменту митним та іншим державним органам [10]. Варто звернути увагу на те, що цей звіт був складений у 2001 р. і, очевидно, ситуація з пред'явленням електронних документів державним органам поступово змінюється. Наприклад, Директивою ЄС 2010/65 встановлено обов'язок судна надавати цифрові документи, адаптовані до узгоджених форм звітності, в Єдине національне вікно (National Single Windows) [12]. Метою створення ЄНВ є об'єднання інформації з приводу суден

і вантажів в електронному вигляді одноразово. Вся інформація збирається в одному місці і до неї є доступ у всіх органів, отримання дозволу чи іншої дії від яких є обов'язковим при морському перевезенні вантажу [13]. Бачимо, отже, що цифровізація державного управління найближчим часом усуне існуючі перешкоди використання е-коносаментів.

Крім необхідності взаємодії з третіми сторонами, вантаж, що прямує до місця призначення, може бути проданий особі, яка не є учасником системи Болеро. Ці обставини стають підставою для повернення до паперової форми коносамента [11]. Наприклад, при перевезенні нафтоналивних вантажів іменні коносаменти зустрічаються рідко. Це означає, що у момент, коли трейдер завершує завантаження чергового судна, він майже завжди не знає точно найменування кінцевого отримувача вантажу. Такою є специфіка бізнесу нафтотрейдерів – поки товар перебуває на шляху слідування, він може бути перепроданий неодноразово. Можливість перепродажу закладена у функції оборотоздатності коносаментів [14].

З моменту комерційного запуску у 1999 р. систему Болеро використовують у Великій Британії, Нідерландах, Швеції, Гонконзі, США та інших країнах. Кількість морських сполучень, які обслуговуються з допомогою системи Болеро, зростає. Крім того, коносамент Болеро використовують не тільки вантажовідправники, перевізники та вантажоотримувачі, але й банки, зацікавлені в ефективній заміні традиційних коносаментів на електронні [15].

Відзначимо, що система Болеро має більше переваг, ніж недоліків. Основним плюсом є те, що сторонам достатньо лише приєднатися до системи та прописати її використання в договорі. Обмін е-коносаментами у Болеро є швидким і безпечним, дозволяє уникнути затримок і матеріальних втрат. Наприклад, у 2018 р. компанією Swire Shipping був використаний е-коносамент Болеро при здійсненні морського перевезення зерна з Австралії у Нову Зеландію, що не тільки забезпечило швидкість, точність і безпеку, але і дозволило оцифрувати такі важливі торговельні та нормативні документи, як фітосанітарні сертифікати [16].

Система Болеро дає можливість використовувати переваги спеціалізованого страхування ризиків на морі із зобов'язань щодо третіх осіб, які виникають внаслідок експлуатації суден (загибель людей, нанесення тілесних ушкоджень екіпажу, пошкодження та втрата вантажу, забруднення нафтою, зіткнення тощо). Міжнародна група P&I (Protection & Indemnity) покриває страхуванням приблизно 90–95% світового тоннажу, але за е-коносаментами – лише з чотирьох електронних систем: Болеро, а також CargoDocs від Electronic Shipping Solutions, e-titleTM від E-Title Authority PteLtd та edoxOnline, створена GlobalShare C.A. [17].

Електронний Регістр, запропонований Болеро у 1999 р., у 2017 р. почав замінюватися технологією блокчейн. Блокчейн (англ. blockchain) – це механізм, що застосовує метод шифрування, відомий як криптографія, та використовує специфічні математичні алгоритми з метою створення та підтвердження безперервно зростаючої бази даних. У цю базу дані можуть лише включатися, тому вже внесені дані неможливо видалити, внаслідок чого формується «ланцюжок транзакцій» [18].

Адаптований до цієї технології договір морського перевезення вантажу є інтеграцією коносамента й акредитиву у безперервний електронний ланцюг інформації, що може бути перевірена, та транзакцій. Це дозволяє отримати узгоджений документ, що не може бути підроблений, і, таким чином, більш ефективно виконує свої юридичні функції: договору перевезення, правовстановлюючого та товаророзпорядчого документа. Для акредитиву блокчейн дозволяє автоматично виконати розрахунки за контрактом після виконання зазначених вимог (точний час, кількість, місцезнаходження й умови) і залежно від застосування міжнародних комерційних правил угоди (Інкотермс). Це є особливо актуальним, оскільки підприємствам доводиться сплачувати додаткові витрати за простій через те, що контейнери перевищують час вільного перебування в терміналах внаслідок затримки у видачі документації або підтвердження оплати, про що зазначалося на початку статті [19].

Перший проект із використання е-коносамента на технології блокчейн (смарт-коносамент) був реалізований за допомогою системи CargoXSmart Bill of Lading, що продемонструвала переваги такої форми коносамента. 27 липня 2018 р. з Шанхаю на борту вантажного корабля «Ever Safety» був відправлений контейнер до порту Копер (Словенія). За офіційними даними логістичної компанії CargoX, яка обслуговувала це перевезення, попередньо узгодивши між сторонами форму коносамента та порядок його передачі, на цю дію було витрачено декілька хвилин. Вартість такого коносамента складає 15 доларів США, що складає приблизно 15% вартості паперового коносамента, який би передавався кур'єрськими службами по всьому світу [20].

Висновки. Базовим для обігу е-коносаментів є Типовий закон ЮНСІТРАЛ 1996 р., оскільки він закріплює основні принципи прирівняння е-коносаменту до класичного паперового

варіанту. Навіть за відсутності прямої вказівки в законі е-коносамент є легальним відповідно до принципу нейтральності, але лише в тих юрисдикціях, де норми Типового закону імplementовані, або ж у разі вибору іншої юрисдикції за принципом автономії волі.

Слід відзначити достатній рівень правової регламентації обігу е-коносамента, що забезпечує активне існування цифрових систем обігу, зокрема посередницької системи Болеро. Проте технології обігу е-коносамента виглядають застарілими порівняно із найновішою, повністю децентралізованою технологією блокчейн.

Успішність проектів із використанням блокчейн означає, що повторне проведення подібних транзакцій невідворотне; зважаючи на популярність технології, слід очікувати її правового врегулювання в найближчому майбутньому. Вже зараз стрімкий розвиток технологій призвів до ситуації, коли до кінця не визнаний у глобальному масштабі е-коносамент починає замінюватися смарт-коносаментом, хоч децентралізована технологія блокчейн юридично ще не закріплена. Щоб не створювати перешкод у здійсненні світової торгівлі, держави, порти, вантажовідправники, судновласники та логістичні компанії повинні спрямувати спільні зусилля на уніфікацію правил обігу е-коносамента в частині смарт-коносамента, щоб на їх основі створити єдину (глобальну) безколізійну законодавчу базу.

Список використаних джерел:

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори міжнародної купівлі-продажу товарів від 11 квітня 1980 р. / ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_003.
2. Information Sharing for Efficient Maritime Logistics. OECD/ITF: 2018. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/information-sharing-maritime-logistics.pdf>.
3. S.A. Underhill W. Bibby Electronic Bills of Lading. *Reed Smith*. 2016. URL: <https://www.shiplawlog.com/2016/01/14/electronic-bills-of-lading/>.
4. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 р. (Гамбурзькі правила): Конвенція ООН від 31.03.1978 / ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391.
5. Інкотермс. Офіційні правила тлумачення торговельних термінів Міжнародної торгової палати (редакція 2000 р.) : введені в дію з 01.01.2000 / ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/988_007.
6. Rules for Electronic Bills of Lading. *CMI*. 1990. URL: <https://comitemaritime.org/work/rules-for-electronic-billing-of-lading/>.
7. Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле (1996 г.). Статус текстов. *ЮНСИТРАЛ*. 1996. URL: http://www.uncitral.org/uncitral/ru/uncitral_texts/electronic_commerce/1996Model_status.html.
8. Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле (1996 г.) с дополнительной статьей 5 bis, принятой в 1998 г. *ЮНСИТРАЛ*. 1998. URL: http://www.uncitral.org/uncitral/ru/uncitral_texts/electroniccommerce/1996Model.html.
9. Малюков К.А. Основные направления развития правил о договоре морской перевозки груза : дисс. ... канд. юрид. наук / Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации». Москва. 2017. 207 с.
10. Electronic Bills of Lading (eBL). *Bolero*. URL: <http://www.bolero.net/home/electronic-bills-lading/>.
11. Electronic commerce and international transport services. Report by the UNCTAD secretariat: TD/B/COM.3/EM.12/2 31 July 2001. 2001. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdbcom3em12d2_en.pdf.
12. Directive 2010/65/EU of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on reporting formalities for ships arriving in and / or departing from ports of the Member States and repealing Directive 2002/6/EC Text with EEA relevance. *Eur-lex*. 2010. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32010L0065>.
13. European Maritime Single Window environment. *European Commission*. URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/digital-services/e-maritime_en.
14. Голубчик А.М. О некоторых аспектах возможности применения электронного коносамента в практике нефтетрейдеров. *Российский внешнеэкономический вестник*. 2017. № 4. С. 97–106. URL: [http://www.rfef.ru/rvv/id/10047a1bc/\\$file/97-106.pdf](http://www.rfef.ru/rvv/id/10047a1bc/$file/97-106.pdf).
15. Manaadiar H. Electronic bill of lading – are your country ready for it? *Shipping and Freight Resource*. 2019. URL: <https://shippingandfreightresource.com/electronic-bill-of-lading/>.

16. Girvin, S. Carriage of Goods by Sea. Oxford University Press, 2011. Oxford. P. 197–198.
17. Swire Shipping uses Bolero International electronic bills of lading to speed Cargill Australia-New Zealand grain shipment. *Bolero*. URL: <http://www.bolero.net/swire-shipping-uses-bolero-international-electronic-bills-of-lading-to-speed-cargill-australia-new-zealand-grain-shipment/>.
18. Houben, R., Snyres, A. Cryptocurrencies and blockchain. Legal context and implications for financial crime, money laundering and tax evasion. 2018. URL: <http://www.europarl.europa.eu/cmsdata/150761/TAX3%20Study%20on%20cryptocurrencies%20and%20blockchain.pdf>.
19. Rodrigue, J.-P. Efficiency and Sustainability in Multimodal Supply Chains. International Transport Forum Discussion Papers. OECD Publishing. Paris. 2018. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/efficiency-sustainability-multimodal-supply-chains.pdf>.
20. A day to remember: The first ever blockchain-based CargoX Smart B/L™ has successfully completed its historic mission during a trial shipment from China to Europe. *CargoX*. 2018. URL: <https://cargox.io/press-releases/full/first-ever-blockchain-based-cargox-smart-bl-has-successfully-completed-its-historic-mission/>.

УДК 347.512

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2019.4-1.22>

РЯБОКОНЬ Є.О.

НАСТУПНИЦТВО У ПРАВАХ ТА ОБОВ'ЯЗКАХ ЩОДО ВІДШКОДУВАННЯ МОРАЛЬНОЇ (НЕМАЙНОВОЇ) ШКОДИ

У статті досліджується питання переходу права (обов'язку) щодо відшкодування моральної шкоди. У вітчизняному законодавстві до 2003 р. було відсутнє як доктринальне, так і законодавче його регулювання. Така ситуація зумовлювалася як правовою природою правовідносин, які виникають у зв'язку із завданням моральної шкоди конкретній, чітко визначеній особі, так і пануючим радянським поглядом на особисті немайнові правовідносини, які можуть бути лише об'єктом правової охорони цивільного права, але не об'єктом його регулювання. Встановлено, що наявність відповідного законодавчого забезпечення є необхідною умовою наступництва в правах та обов'язках щодо відшкодування моральної шкоди, позаяк за правовою природою такі права й обов'язки мають особистий характер.

Автором висловлене позитивне ставлення до норм ч. 3 ст. 1230 та ч. 2 ст. 1231 Цивільного кодексу (ЦК) України, якими передбачено перехід до спадкоємців прав (обов'язків) щодо відшкодування моральної шкоди, завданої спадкодавцю або спадкодавцем. Основною метою таких винятків є прагнення законодавця не припиняти правовідношення із завдання шкоди і не звільняти заподіювача від обов'язку щодо її відшкодування лише внаслідок настання смерті потерпілого або заподіювача. Відшкодування приурочено до присудження судом відповідної компенсації. Обґрунтовано, що саме на етапі присудження правовідношення щодо відшкодування моральної шкоди набуває рис визначеності через конкретизацію судом розміру компенсації. Оскільки моральна шкода в силу ч. 3 ст. 23 ЦК України відшкодовується переважно у формі сплати грошей або передачі майна – діях, які може виконати будь-яка особа, – смерть кредитора або боржника у цих відносинах вже не паралізує наступного обороту прав (обов'язків).

У статті вивчається й аналізується зарубіжний досвід, урахування якого дозволяє зробити висновок, що можливість переходу права (обов'язку) на відшкодування моральної шкоди до правонаступників існує і в зарубіжних законодавствах. Стверджується, що перші законодавчі кроки на шляху врегулювання питання